# مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة


**اعداد**

## آمال حسن



**مؤسسة دار الفرسان للنشر والتوزيع**

**51ش ابراهيم خليل المطرية**

اسم الكتاب : مشروعات التنمية بمحور قناة

السويس الجديدة

المؤلـــــف : آمال حسن

الناشــــــر : مؤسسة دار الفرسان

تصميم الغلاف: فرى برنت-

رقم الإيداع : .21333

طبعة أولى : 2014

## فهرسة أثناء النشر

آمال حسن

**مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة / – القاهرة .- ط1**

**مؤسسة دار الفرسان للنشر والتوزيع**

**96 ص ؛ 24 سم**

**تدمك : 978-977-6169-67-9**

**العنوان 910.133**

# آية قرآنية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

( فَتَعَـٰلَى ٱللَّهُ ٱلْمَلِكُ ٱلْحَقُّ ۗ وَلَا تَعْجَلْ بِٱلْقُرْءَانِ مِن قَبْلِ أَن يُقْضَىٰٓ إِلَيْكَ وَحْيُهُۥ ۖ وَقُل رَّبِّ زِدْنِى عِلْمًا )

**صدق الله العظيم**

**طه 114**

# مقدمة

في أثناء الثورة المصرية في الثمانية عشر يوماً الأولى والفاصلة منها كانت قناة "سي أن أن" مثلها مثل كل القنوات العالمية متوقفة ولا تعرض إلا مصر وأخبار الثورة المصرية على مدار 24 ساعة, وكان هذا شاذاً للغاية للشعب الأمريكي والذي لا أبالغ إن الكثير منهم لا يعرف مصر ولا يعرف أين تقع, ولتعرفه عن ماذا تتحدث يجب أن تقول له الأهرامات والصحراء ... حدث هذا الموقف مع أحد الأشخاص وكثيرون غيره في الولايات المتحدة عندما سأله بائع" من أين أنت؟", وعندما عرف ماذا تعني كلمة "مصر" المجهولة بالنسبة له قال" أنت ترتدي مثلنا !! ألستم تركبون الجمال في الصحرا ء؟؟" ... وكان هذا سؤال جاد ولم يكن يمزح إطلاقاً.

مع مجتمع منغلق كهذا وأقرب لأن يكون منعدم الثقافة بالعالم الخارجي بل وبالداخل الأمريكي أيضاً, كان على مذيع "السي أن أن" أن يبرر ويوضح لماذا هم مهتمون بهذه الدرجة بمصر !!؟؟ فقال موضحاً للشعب الأمريكي : "مصر ليس من دول النفط الكبيرة ... ولكنها يمر بها قناة السويس !! وهي أهم قناة ملاحية في العالم

.. فهي تشبه صنبور التجارة العالمية ... ولو أغلقت أو تأثرت بأحدث هذه الثورة سينهار إقتصاد العالم."

يتوقع خبراء الاقتصاد ان يدر هذا المشروع إيرادات قد تصل إلى 100 مليار دولار سنويا - الإيراد الحالي 5 مليارات دولار سنوياً تقريباً - تساهم فى حل الازمات التى تعانى منها مصر حاليا إلى جانب إعادة التوزيع العمرانى والجغرافى للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو 4 ملايين فدان

وأوضحت الخطة أن تنمية إقليم قناة السويس بوجه عام تتضمن 42 مشروعاً ذا أولوية، منها 6 مشروعات ذات أهمية قصوى وهى: تطوير طرق القاهرة/ السويس -الإسماعيلية– بورسعيد إلى طرق حرة، للعمل على سهولة النقل والتحرك بين أجزاء الإقليم والربط بالعاصمة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتى القناة "شرق وغرب."

وإنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقى والغربى لإقليم قناة السويس، بالإضافة إلى تطوير ميناء نويبع كمنطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ وإنشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة.

العائد الاقتصادى للمرحلة الاولى من المشروع بناءاً على الدراسة المقدمة من شركة اسكوم (ASEC Company for Mining – ASCOM) اكبر شركة للصناعات التعدينية بالشرق الاوسط بلغ 216 مليار جنيه بعد تغطية التكلفة.

وحددت الخطة 28 مشروعاً آخرين رئيسيين لتنمية إقليم قناة السويس هى : منطقة التجارة واللوجيستى شرق بورسعيد، المنطقة الحرة برفح، منطقة التجارة واللوجيستى شرق الإسماعيلية، منطقة التجارة واللوجيستى شمال شرق السويس، منطقة التجارة واللوجيستى بالعاشر من رمضان، المنطقة الحرة جنوب السويس، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/ الشيخ زويد، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين الطور/ رأس محمد، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بشرم الشيخ، إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نبق، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/ نويبع.

بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/ طابا، مجمع صناعى للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية بالمساعيد، مجمع صناعى للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس، مجمع صناعى للصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زويد، مجمع صناعى لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بالسويس، مجمع صناعى لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بشرق بور سعيد.

ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بمنطقة شمال سيناء، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بأبو رديس.

قناة السويس يمر بها حوالى 10% من التجارة العالمية، و22% من تجارة الحاويات بالعالم، ومع هذا ما يتحقق من عائد من القناة لا يزيد على رسوم العبور فقط، والتى تبلغ 5.2 مليار دولار سنويا.

وتتضمن الـ28 مشروعاً الآخرين أيضا إقامة مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع صناعى لبناء وإصلاح السفن بالمنطقة الصناعية شرق بور سعيد، مجمع صناعى للغزل والنسيج بالمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، ومثله بالشرقية، علاوة على مجمع لصناعات الأسمدة بالمنطقة الصناعية بالشرقية، مجمع للصناعات الغذائية بوسط سيناء، ومجمع صناعى لمنتجات السخانات الشمسية بوسط سيناء.

وأشارت خطة التنمية إلى باقى الـ42 مشروعاً وهم 8 مشروعات داعمة فى إطار المشروعات ذات الأولوية لتنمية إقليم قناة السويس هى: استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع قومى متكامل، إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادى

التكنولوجيا بالإسماعيلية، إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/ الشيخ زويد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد.

وإنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة 2500 ميجاوات، استصلاح 400 ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، مشروع استصلاح 50 ألف فدان على مياه السيول بوديان البروك، ومشروع استصلاح 1.659 مليون فدان بسهل وادى العريش.

الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنمية إقليم قناة السويس ضخمة جدا، وتقترب من حوالي 100 مليار دولار حتى عام 2022.

وكان الدكتور طارق وفيق، وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية أكد فى تصريحات صحفية أول أمس، أنه سيتم البدء فى مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال 3 مراكز تنمية رئيسية، أولها تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد، وثانيها تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل، مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث، تنمية شمال غرب خليج السويس، مع ميناء ومطار السخنة.

وكشفت الخطة المعدة لتنمية هذا المحور أن المركز الأول فى التنمية يتضمن تحويل المناطق المحددة به إلى منطقة خدمية لوجيستية عالمية، وذلك من خلال تنمية

بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة 70 ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعى، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية وحرة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية.

أما المركز الثانى فى تنمية هذا المحور والذى يتضمن تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة تبلغ مساحته 66 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أيضًا أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية فى هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجيستية بها استيراد وتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية.

وحددت خطة تنمية محور قناة السويس أن المركز الثالث فى تنمية هذا المحور وهو تنمية منطقة غرب خليج السويس تبلغ مساحته 46 ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجيستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فنى.

علاوة على إنشاء منطقة صناعية بالصناعات البتروكيماوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره.

كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية بإنشاء إسكان سياحى وفندقى، مناطق ترفيهية، مطاعم، مسارح وسينمات، وأنشطة رياضية عالمية، فضلاً عن تنفيذ أنشطة بحرية بإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألمونيوم، وتخريد وتقطيع السفن.



# قناة السويس الجديدة













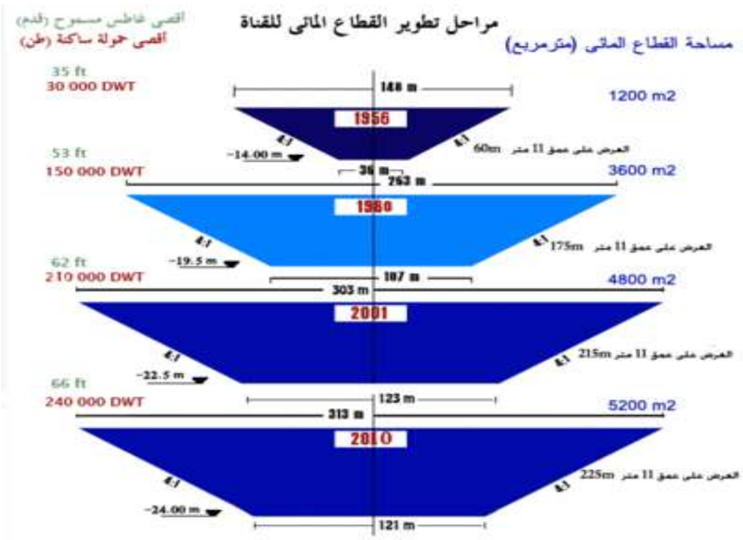
# الرئيس السيسى فى موقع الحفر






مشروع قناة السويس الجديدة


الرؤية المستقبلية للمنطقة
مجمع طبي متكامل
مجمع إداري و مركز مؤتمرات
مراكز أبحاث وتطوير
مجمع خدمات لوجستية
خليج السويس


مراحل تطوير القطاع المائى للقناة
أقصى غاطس مسموح (قدم)
أقصى حمولة ساكنة (طن)
مساحة القطاع المائى (مترمربع)
35 ft
30 000 DWT
148 m
1200 m2
1956
-14.00 m
60m العرض على عمق 11 متر
36 m
53 ft
150 000 DWT
253 m
3600 m2
1980
-19.5 m
175m العرض على عمق 11 متر
62 ft
210 000 DWT
187 m
303 m
4800 m2
2001
-22.5 m
215m العرض على عمق 11 متر
66 ft
240 000 DWT
123 m
313 m
5200 m2
2010
-24.00 m
225m العرض على عمق 11 متر
121 m


تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية
المركز الثالث: تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة
Logistic Zone منطقة لوجستية
Industrial Zone منطقة صناعية
Office Park
Maritime city أنشطة بحرية
Tourism & Recreation أنشطة سياحية
تنمية منطقة غرب خليج السويس بمساحة ٤٦ ألف فدان.
Tourism & Recreation أنشطة سياحية
Maritime city أنشطة بحرية
Office Park
Industrial Zone منطقة صناعية
Logistic Zone منطقة لوجستية
البحر الأحمر


تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية
المركز الاول: تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة
شرق وسهل الطينة مع انشاء نفق جديد اسفل القناة
مناطق استصلاح زراعي ومزارع سمكية
Industrial Zone منطقة صناعية
Free Zone منطقة حرة
Harbour Office Park
Maritime city أنشطة بحرية
Tourism & Recreation أنشطة سياحية
تنمية منطقة شرق بورسعيد بمساحة ٧٠ ألف فدان
مدينة بورسعيد
Harbour Office Park
منطقة صناعية
أنشطة بحرية
أنشطة سياحية
منطقة حرة
مناطق استصلاح زراعي ومزارع سمكية وانتاج املاح


SCADP
الحلم المصرى العظيم
١-مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس
الأسس التي بنيت عليها فكرة المشروع
مجموعة انفاق بورسعيد (كم ١٧,٥٠٠) (كم ١٩,١٥٠)
مجموعة انفاق الأسماعيلية (كم ٧٢,٠٠)
ربط سيناء بالوطن الأم مصر عن طريق التنمية من خلال المشروع ومن خلال الأنفاق التى سيتم إنشاؤها ( عدد 7 نفق )
عدد ٣ نفق ببورسعيد
(٢ نفق سيارات – ١ نفق سكة حديد)
عدد ٤ نفق بالأسماعيليه.
(٢ نفق سيارات – ١ نفق سكة حديد – ١ مرافق)


منطقة البحيرات المرة
منطقة البلاح
القناة المقترحة
القناة الحالية


تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية
البدء فى ٣ مراكز تنمية رئيسية
A تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد
B تنمية الاسماعيلية وضاحية الامل مع وادى التكنولوجيا والاسماعيلية الجديدة
C تنمية شمال غرب خليج السويس مع ميناء ومطار السخنة
حدود التنمية
مراكز التنمية
مناطق صناعية مقترحة
Industrial Zone منطقة صناعية
Free Zone منطقة حرة
Office Park مركز ادارى وخدمى
Maritime city أنشطة بحرية
أنشطة سياحية
Logistic Zone منطقة لوجستية
Industrial Zone منطقة صناعية
Office Park
جامعة تكنولوجية
Tourism أنشطة سياحية
أنشطة طبية
Logistic Zone منطقة لوجستية
Industrial Zone منطقة صناعية
Office Park
Maritime city أنشطة بحرية
أنشطة سياحية
البحر الأحمر
٧٣


تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية
المركز الثاني: تنمية الاسماعيلية وضاحية الامل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والاسماعيلية الجديدة مع انشاء نفق جديد اسفل القناة
Logistic Zone منطقة لوجستية
Industrial Zone منطقة صناعية
Office Park
University of Technology جامعة تكنولوجية
Tourism & Recreation أنشطة سياحية
Biotechnology & Research Park أنشطة طبية
تنمية منطقة الاسماعيلية / وادي التكنولوجيا بمساحة ٦٦ ألف فدان.
ضاحية الامل
مدينة الاسماعيلية الجديدة
وادى التكنولوجيا
Tourism & Recreation
Biotechnology & Research Park
Industrial Zone
Office Park
Logistic Zone
٧٤







١٠- وجود محاور معديات وانفاق وكباري بين مواقع المشروع وسيناء مما يساهم فى تنمية المجتمع السيناوى والانتساب والاشتراك كجزء أصيل فى تنفيذ المشروع


مراكز التنمية الرئيسية في المحور
A منطقة بورسعيد


المخطط العام المقترح لتنمية شرق بورسعيد
N
البحر الابيض المتوسط




# ميناء غرب بور سعيد

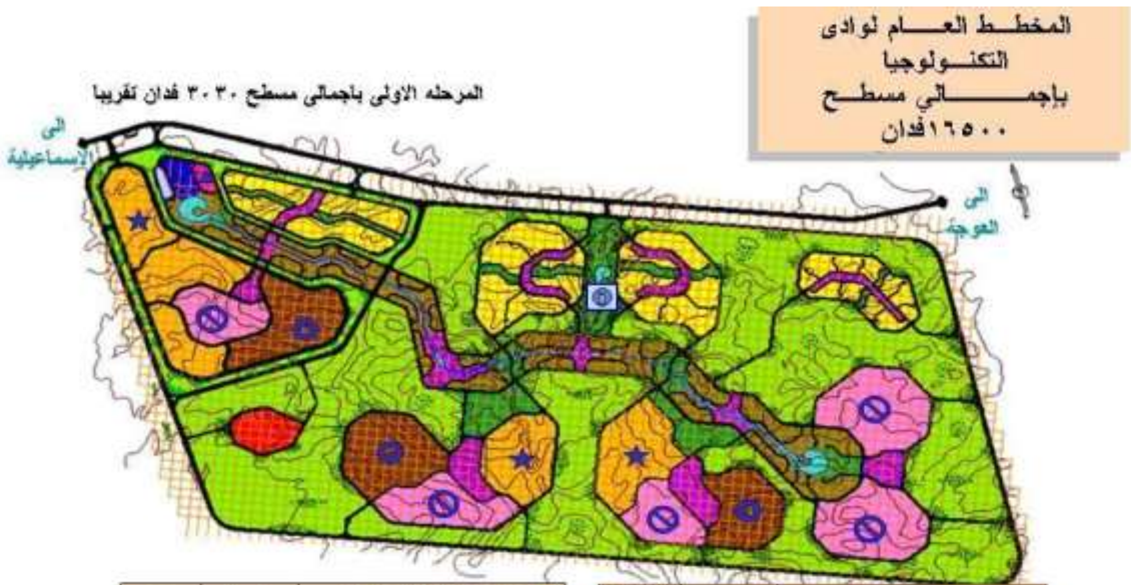



مشروع قناة السويس الجديدة
بمدينة الاسماعيلية الجديدة
النادي الاجتماعي الرياضي
الموقع العام
منظور الموقع العام


ÖKOPLAN
استعمالات خاصة
المخطط العام


مشروع قناة السويس الجديدة


بورسعيد
المنصورة
شمال سيناء
طنطا
ضاحية الامل
الاسماعيلية الجديدة
المنطقة الصناعية
وادي التكنولوجيا
العاشر من رمضان
السويس
القاهرة
جنوب سيناء
Al Burj
Baltim
Izbat Al Jairbi
Damietta
Rasheed
Taftish Al Binwan
Ezbet El-Abd
Idku
Mutubas
Desouk
Biyala
Shirbin
Kafr El-Dawar
Damanhour
Basioun
Tanta
Sintimay
Minuf
Banha
Belbes
Hasna
Arish
Lake Bardawil
6 October
Helwan




| الاستخدامات | المساحة بالفدان | النسبة المئوية (%) |
|---|---|---|
| مركز التجارة العالمي والمعارض الدائمة | ٣٥,٠٠ | ٠,٢ |
| إسكان العاملين | ١٣٩٤,٠٠ | ٨,٦ |
| إسكان متميز ومغتربين | ١٠١٥,٧٠ | ٦,٢ |
| صناعات ذات تقنية عالية | ١٤٣١,٧٠ | ٨,٨ |
| صناعات تكميلية | ٧٨٦,٤٠ | ٤,٨ |
| صناعات صغيرة | ١٣٩٩,٧٠ | ٨,٦ |
| مناطق خضراء مفتوحة | ٦٦٧٤,٤٠ | ٤١ |
| مناطق ترفيهية | ٥٤٨,٣٠ | ٣,٣ |

| | | |
|---|---|---|
| ملاعب رياضية وملعب جولف | ٢٠٥,٦٠ | ١,٢ |
| منطقة الشحن والتفريغ | ١٣٢,٩٠ | ٠,٨ |
| خدمات إدارية | ١٦,٥٠ | ٠,١ |
| خدمات تجارية وإدارية | ٥٦٩,٧٠ | ٣,٥ |
| الجامعة التكنولوجية | ٧٨,٥٠ | ٠,٥ |
| مسطحات مائية | ١٤٢,٦٠ | [illegible] |
| شبكات الطرق الآلية | ١٨٩٩,٥٠ | [illegible] |
| الإجمالي | ١٦٢٧٩,٥٠ | %١٠٠ |




صناعات كيمائية
صناعات الكترونية
صناعات أساسية
مواد بناء والزجاج
صناعات غذائية
منتجات معدنية
صناعات غزل ونسيج
منطقة لوجيستية
صناعات سيارات
منطقة أعمال
منطقة أبحاث
خدمات
معارض


المخطط العام للمرحلة الاولى ( ٣٠٢١ فدان)
من مشروع وادى التكنولوجيا



Development of Suez Canal Corridor (SCC) تنمية محور قناة السويس
مراكز التنمية الرئيسية في المحور
C منطقة السويس
المنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس
منطقة الصناعات الثقيلة
تتبع محافظة السويس وتقع غرب المنطقة الجنوبية خارج حدود المنطقة بمساحة ١٠.٣ كم² و تضم هذه المنطقة ١٢ مصنع.
السويس للتنمية الصناعية - شركة الدورادو المصرية الصينية للاستثمار - تنمية خليج السويس - الشرقيون للمشروعات الصناعية
مساحة حوالي ١٧ كم² مخصصة للأغراض السياحية طبقا للقرار الجمهوري رقم ٤٤٥ لسنة ١٩٩٢ حدد تضم المنطقة عددا من القرى وأماكن الإقامة السياحية وتبلغ عدد الغرف حوالي ٢٠٠٠ غرفة
المنطقة السياحية
منطقة عسكرية ٣٣.٥ كم²
sezone ٢٠.٤ كم²
القطاع الأول
القطاع الثاني
القطاع الثالث
القطاع الرابع
القطاع الخامس (١٠ كم²)
القطاع السادس (٩ كم²)
القطاع السابع (٩ كم²)
القطاع الثامن (٧ كم²)
القطاع التاسع (١٠.٥ كم²)
القطاع العاشر (٩ كم²)
القطاع الحادي عشر (١١ كم²)
القطاع الثاني عشر (١٣ كم²)
القطاع الثالث عشر (١٢ كم²)
تقع جنوب القطاع الأول من المنطقة الجنوبية، وتبلغ مساحتها حوالى ١٠.٣ كم٢ وتم تخصيصها بمعرفة هيئة التنمية الصناعية وما زالت بها أراضي شاغرة
تقع جنوب المنطقة الصناعية التابعة لمحافظة السويس وتبلغ مساحتها حوالي ١٧ كم٢ وبها سبعة شركات بتروكيماويات عاملة وشركتين تحت الإنشاء
المنطقة الصناعية
ميناء السخنة
يضم الميناء أربع ارصفة، عرض قناة وصول الحاويات ٣٥٠ متر ، مما يكفي لمضاعفة مسارات الملاحة، عمق حوض الميناء ١٧ متر ، مما يكفي لخدمة سفن الحاويات ٨٠٠٠ حاوية و ما يصل إلى ١٥٠٠٠٠ طن حمولة ساكنة ،وتشمل المرافق الحالية محطة الحاويات، والبضائع العامة، محطة الصب ومحطة المواشي.
خليج السويس




مراكز التنمية الرئيسية في المحور
C منطقة السويس
ميناء العين السخنة
الحوض الثاني
الحوض الرابع
الحوض السادس
الحوض الخامس
الحوض الأول
الحوض الثالث
المشاريع المستقبلية
الحوض الخامس
محطة الحاويات
السماحة الكلية ٦٠٠٠٠٠ متر مربع – طول الرصيف ١٢٠٠*٥٠٠ متر


Development of Suez Canal Corridor ,SCC
مراكز التنمية الرئيسية فى المحور
منطقة السويس
المخطط العام للمنطقه الاقتصاديه شمال غرب خليج السويس


المخطط العام و الفصيلي لمنطقة شمال غرب السويس


ميناء شرق بورسعيد
ميناء العين السخنة
ثالثاً : خارطة الطريق لتنفيذ المشروع والنتائج المتوقعة
ميناء العريش
ميناء الأدبية


قافلة الجنوب
قافلة الشمال
66.00 Ft
66.00 Ft


STOLT






Development of Suez Canal Corridor (SCC) تنمية محور قناة السويس
حجم الاستثمارات و العمالة المتوقعة
وقد أثبتت المؤشرات الأولية لدراسة المنطقة قدرتها على جذب استثمارات صناعية وخدمية تقدر بحوالي 100 مليار دولار، كما توفر المنطقة 1.000.000 فرصة عمل مباشرة تتمثل في الصناعات المغذية من المكون المحلي والخدمات المحلية والداعمة.
علماً بأن هذه المؤشرات الايجابية كانت نتائج البحث والدراسة الأولية ودراسات سابقة على مساحة المناطق المخططه في المراكز الرئيسية.
100 مليار $
1.000.000
فرصة عمل مباشرة


Development of Suez Canal Corridor (SCC) تنمية محور قناة السويس
فرص واعدة للاستثمار والتنمية المستدامة
فرص حقيقية
هيئة مستقلة
توافر العمالة
الخدمات الداعمة
خدمات الشباك الواحد
النفاذ للأسواق
الموقع المتميز
قانون داعم
مزايا وضمانات
توافر البنية التحتية
٦٠ عام حق انتفاع
القدرة التنافسية

# افتتاح مشروع قناة السويس الجديدة

في خطابه بتاريخ 5 أغسطس، أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي عن إطلاق مشروع بناء قناة السويس الجديدة، التي تكتمل في غضون عام من بدء تاريخ الحفر، بهدف التوسع في قناة السويس الحالية، والسماح لحركة السفن بالمرور في اتجاهين في وقت واحد، والمشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

بموجب خطة التنمية، بحلول عام 2023 من المتوقع أن تستوعب قناة السويس مرور نحو 97 سفينة في اليوم الواحد، وتقليل الوقت الذي يستغرقه السفر عبر قناة واحدة من 11 ساعة إلى ثلاث ساعات، مما يزيد من تدفق الإيرادات المالية على الدخل القومي للبلاد، وتشير تقديرات الخبراء إلى أن المشروع بحلول عام 2023 (توقيت انتهاءه تماما) سيدر دخلا على الدولة بحوالي 100 مليار دولار سنويا، (حاليا يقدر الدخل بنحو 5 مليارات دولار سنويا) وترتكز خطة تمويل المشروع وآلية التمويل على إصدار الحكومة سندات وشهادات استثمار بلغ مجموعها 8.4 مليار دولار، التكلفة المقدرة لمشروع القناة بعائد 12 %، وتم إصدار السندات من فئة صغيرة جدا لدرجة أن المواطنين البسطاء لديهم القدرة على شرائها، وبالتالي المساهمة في المشروع بشكل مباشر.

وفي وقت مبكر من عام 2015، ستشرع الحكومة المصرية في تقديم عروض استثمارية لشركات أجنبية للمشاركة في المناطق الصناعية، ومن المتوقع أن تحوز المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي الأخرى على نصيب كبير من المشاركة الاستثمارية، ومن المتوقع أيضا دخول مستثمرين آسيويين بما في ذلك اليابان والصين وكوريا الجنوبية.

وفي هذا الإطار فإن مشروع حفر قناة موازية جديدة لقناة السويس، يمكن وصفه بأنه "تطوير وتنشيط لحركة النقل البحري الدولي من خلال المنطقة، لكن توجد تساؤلات حول قدرة الحكومة المصرية لإتمام هذه المهمة في عام واحد فقط،

خاصة وأن الدولة تعاني من أزمات مالية منذ ثلاث سنوات، وأثرت سلبا على جميع مؤسسات الدولة والقطاعات الاقتصادية، ويوضح أن المشروع يشمل حفر 35 كيلومترا (21.7 ميلا) من الحفر الجاف، و37 كيلومترا (23 ميلا) توسعات وحفر عميق، ولكن توجد تحديات تقف أمام هذا المشروع الضخم.

# وبدأت عمليات الحفر

بدأت عمليات تنفيذ مشروع تنمية قناة السويس، والذي يستهدف إنشاء قناة موازية بطول 72 كيلو متراً، منها 35 كيلو متراً يعتبر حفراً في التربة الجافة، فيما سيضاف إليها 37 كيلو متراً أيضاً بمثابة عملية تعميق، حيث يصبح بإمكان المشروع عند اكتمال إنجازه أن يستوعب عبور السفن في القناة في الاتجاهين في وقت واحد، وسيؤدي إلى اختصار زمن استغراق الرحلة من عشرين ساعة إلى تسع ساعات، فيما سيقل زمن عمليات انتظار السفن، وهو الأمر الذي يتوقع أن يزيد من حجم المنقولات والبضائع وتنمية حركة التجارة الدولية.

ويستهدف المشروع رفع عائدات قناة السويس من 5 مليار دولار حالياً إلى 13 مليار دولار سنوياً.

وعلى صعيد آخر فقد نجح المشروع منذ بدايته في توحيد صفوف المصريين على هدف ومشروع واحد، يعمل على النهوض بمستقبل الوطن، فالمشروع حقق إجماعاً وطنياً منذ بناء السد العالي في حقبة الستينات من القرن الماضي، مثلما شهدته حملة شراء أوراق مستندات قناة السويس، وهو ما أشعل حرباً إعلامية قادتها إسرائيل عبر وسائل الإعلام الغربية بهدف إفشال المشروع، حيث بدأت في بث شائعات لعرقلة العمل بالمشروع.

أن أصحاب التجارة العالمية يفضّلون المرور عبر قناة السويس نظراً لرخص أسعار المرور بها والتأمينات التامة حولها التي تقوم بإجرائها القوات المسلحة، على عكس طريق الرجاء الصالح الذي تزداد تكلفة النقل عبره عن معبر القناة،

إضافة إلى تهديدات أخطار الطريق كخطر القراصنة الذين يعتبرونه تهديداً مباشراً لمواجهة التجارة العالمية، وبالتالي فإن مشروع قناة السويس الجديدة سيلاقي نجاحاً واسعاً من الناحية المالية والاقتصادية، وسيضع لمصر جغرافيا جديدة من الناحية الاقتصادية والجيوسياسية.

"أن وحدة المصريين حول هذا المشروع وإخراجهم لأموالهم وطاقتهم من أجل تمويل هذا المشروع قضى على الحلم الإسرائيلي في إنشاء قناة موازية لقناة السويس عبر خليج العقبة".

وحول تأثير مشروع قناة السويس الجديدة على الاقتصاد المصري، فإن مشروع تنمية إقليم قناة السويس الجديدة يساهم في تعافي الاقتصاد المصري، بعد معاناته من الأزمة المالية العالمية عام 2008، وأيضاً الخسارة الفادحة والركود بعد ثورة 25 يناير التي تسببت في زيادة نسبة البطالة.

أن الدولة المصرية بدأت في اتخاذ خطوات فعالة لتشجيع الاستثمار وتحسين مستوى النمو، وتضيف "المشروع الجديد سيساهم في ضخ العديد من الاستثمارات، حيث إن الموقع الجغرافي لمصر يحظى بأهمية كبيرة لدى دول العالم، ويعمل هذا المشروع على زيادة حجم الإيرادات بنسبة عالية تتعدى مليارات الجنيهات،

وسيربط بين مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية وسيناء، معتبرة أن إنشاء المناطق اللوجيستية وإقامة التجمعات الاقتصادية والعمرانية والصناعات الإقليمية ستنعش الاقتصاد المصري في الفترة القادمة، وستكون قناة السويس من أفضل المعابر في العالم، وتجعل من مصر أكبر المراكز الصناعية والاقتصادية في العالم.

إن الموقع الجغرافي لقناة السويس ووجودها في وسط قارات العالم وربطها للبحر الأحمر بإفريقيا وآسيا والمتوسط بأوروبا، سيجعل هذا المشروع الجديد يتفوق على موانئ دبي التي تُعتبر أهم موانئ التصدير الجاف في العالم، مشيراً إلى أن تباطؤ الحكومة المصرية في تسعينيات القر ن الماضي أتاحت الفرصة لموانئ عربية ودولية أخرى أن تزدهر وتجني ثمار ذلك.

"أن هذا المشروع قدر سيحظى بأهمية بالغة من العالم أجمع، إذا تم العمل به بالشكل المخطط والمدروس دون تباطؤ أو تهاون، حيث إن الوضع الاقتصادي بمصر لا يحتمل، فلابد من استغلال الموارد والمقومات التي تمتلكها مصر للحصول على أفضل النتائج".

وعن موقف موانئ دبي من إطلاق مشروع قناة السويس الجديدة، "إن موانئ دبي ستعمل على جذب مزيد من الاستثمارات لمصر، عن طريق جلب العديد من الخطوط الملاحية للميناء لتساعد في النمو الاقتصادي لمصر"، مشيراً إلى أن المشروع سيضع مصر في مكانة متقدمة بين دول العالم في ظل التنافس العالمي، وسيضيف لحركة التجارة العالمية في المنطقة، وسيحول مصر لمركز تجاري واقتصادي عالمي.

إن موانئ دبي العالمية تقدّم خدمات رائعة للسفن التي تسير من خلالها أهمها ميناء جبل علي الذي أصبح البوابة الأساسية لأكثر من تسعين رحلة أسبوعية تربطه مباشرة مع 140 ميناء حول العالم، حيث يتضمن مناطق لوجيستية من مخازن تبريد ومحطة لتعبئة الحاويات ومستودعات للتخزين، بالإضافة إلى أعمال موانئ دبي العالمية التي تضُم أكثر من خمس وستين محطة بحرية موزعة على ست قارات بجانب المشروعات الجديدة التي لا يزال العمل مستمراً فيها حتى الآن في كل من إفريقيا وأوروبا وأمريكا الجنوبية والشرق الأوسط والهند".

# الأهمية الاستراتيجية

# لمحور قناة السويس الجديدة

شهدت مصر عقب ثورة 25 يناير المجيدة ومن بعدها ثورة 30 يونيو حراكاً سياسياً و اقتصادياً واجتماعياً وذلك باسقاطها النظام القائم لإقامة نظام يقوم على الديمقراطية وتداول السلطة والحرية والكرامة كما قامت الثورة من أجل القضاء على الفساد الاقتصادى الذى أهدر الموارد الاقتصادية على مدى ثلاثون عاماً مما ترتب عليه انخفاض فى الناتج القومى وارتفاع معدلات الفقر كمام استهدفت الثورة الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية لمصر وقد كانت سيناء وقناة السويس أحد هذه العناصر والمقومات الاقتصادية التى ظلت فترة طويلة من الزمن مهملة ولا تواكب التطورات العالمية والاقتصادية والتجارية

وتمحور الجانب الكبير من الفهم الأحادى لأهمية قناة السويس باعتبارها ما هى إلا إنتاج لمحصول واحد وهو رسوم العبور مما ترتب عليه ابتعاد مجرى قناة السويس والمنطقة الاقتصادية المحيطة عن الاقتصاد العالمى مما نتج عنه تراجع واضح فى معدلات الاستثمار واتجاهات التنمية نتيجة هذه البيروقراطية الاقتصادية رغم ما تتمتع به قناة السويس من موقع جغرافى واستراتيجى كمركز الوسط ما بين نصف الكرة الشمالى ونصفها الجنوبى وبالتالى جاء الاهتمام بسيناء وقناة السويس والمنطقة المحيطة بها شرقاً وغرباً لإقامة منطقة اقتصادية لوجستية كمحور مهم للتجارة العالمية ولربط المنطقة بالاقتصاد العالمى .

كما أن العالم الصناعى والتجارى لم يعد اليوم يفكر بمنطق حسابات المسافات الجغرافية البحتة بل صار مهتماً بصورة مكثفة بحسابات المسافات الاقتصادية التى تعنى أن التطورات التكنولوجية البحرية قد تغلبت على عوائق ومشكلات جغرافية .

وفى إطار هذا المفهوم لابد من تينى خطة مستقبلية لتنمية سيناء والمنطقة المحيطة بقناة السويس شرقاً وغرباً والاهتمام بتحويل هذه المنطقة إلى مركز عالمى للمناطق اللوجستية والاستثمارية باعتبارها المحور الرئيسى للتنمية شرقاً ويأتى هذا فى إطار عرض الملامح الرئيسية للتخطيط المستقبلى لإقليم قناة السويس برؤية جديدة تكون قادرة على استيعاب كافة المتغيرات العالمية للدور الحيوى الذى يمكن أن تؤديه قناة السويس لخدمة التجارة العالمية وتنمية سيناء والمناطق المحيطة بها

وجعل هذه المناطق مركزاً عالمياً للمناطق اللوجستية والصناعية وتجارة الترانزيت وتقديم الخدمات اللوجستية وتحويل الموانئ الواقعة على قناة السويس إلى موانئ محورية Hup Ports وتدعيم الانشطة الاقتصادية بها لتحقيق التنمية العمرانية والمساهمة فى تنمية سيناء ورفع الكثافة السكانية بهذه الأماكن واستيعاب الزيادة السكانية فى الوادى والدلتا ضمن خطة التنمية للخروج من الوادى الضيق .

كما أن استقراء حقائق الأمور والتخطيط المدعوم بالحقائق والأرقام وحماية الثروة الاقتصادية يفرض الاهتمام بالبعد الاقتصادى لمحور القناة وإضعاف البدائل المنافسة لقناة السويس فلابد من استغلال المقومات الطبيعية والاستراتيجية والاقتصادية التى تتميز بها قناة السويس وتنطلق منها إلى آفاق التنمية الاقتصادية

كما أن محور القناة يشكل بعداً اقتصادياً لأن هذا المشروع من المشروعات القابلة للتنفيذ داخل نطاق يشتمل على بعض القطاعات الاقتصادية مثل (الخدمات البحرية – التجارة العالمية – الصناعة والتجارة–السياحة – الزراعة – الإسكان – الملاحة – رسوم العبور ) .

وكما ذكرنا فإن فكرة إقامة مناطق لوجستية عالمية للمناطق الحرة الاقتصادية للتصنيع وتوزيع تجارة الترانزيت والخدمات التى تؤدى للسفن والتجارة العابرة للقناة بالاشتراك مع الشركات العالمية وجعل موانئ العريش وطابا ونويبع والعين السخنة موانئ محورية ومركز لحمولات البضائع

وبذلك نتمكن من جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة واستثمارات البنية التحتية الجديدة للتصنيع والخدمات الداعمة لنمو الاقتصاد المصرى للتقدم نحو المساواة مع الأسواق الناشئة الأخرى مثل الهند التى تستهدف تحقيق النمو بنسبة 9 – 10 % سنوياً حتى عام 2020.

وتستهدف تنمية محور قناة السويس إنشاء ثلاث مراكز لوجستية عملاقة على طول الممر المائى تكون إحداها على الجانب الغربى من القناة لخلق مجتمع عمرانى جديد حولها وتتخصصِ إحدى هذه المناطق فى بناء وإصلاح السفن والثانية لتجارة الترانزيت

وتخزين البضائع وإعادة تصديرها إلى مختلف الدول فيما يخصص المركز الثالث لصناعات تجميعية فى عدد من القطاعات الإنتاجية مع توجيه هذه الصناعات بالكامل للتصدير للأسواق الدولية وفى حالة تثبيت تعريفة المرور ترتفع حصيلة رسوم العبور من القناة إلى نحو عشرة مليارات دولار سنوياً كمرحلة أوى عند إتمام المشروع .

كذلك تتضمن التنمية إنشاء ظهير زراعى خلف المناطق الصناعية واللوجستية الثلاث لضمان خلق ثلاث مجتمعات عمرانية تستوعب ثلاثة ملايين نسمة كسكان دائمين وثلاثة ملايين كإقامة مؤقتة لعمال الشركات الاجنبية التى ستعمل فى بعض الصناعات التى سيجرى جذبها للمنطقة الصناعية التصديرية وغيرها .

يضاف إلى ذلك البعد المتعلق بتعزيز الأمن القومى فى منطقة سيناء حيث يضمن المشروع توطين عدد كبير من المستفيدين فى منطقة شرق القناة لتصبح بمرور الوقت قاعدة سكانية ضخمة تساعد على حدوث امتدادات عمرانية فى قلب سيناء فى استمرار عمليات استصلاح الأراضى القابلة للزراعة فى العمق السيناوى .

ويعد شق قناة موازنية لقناة السويس مشروعاً مستقبلياً مهماً لإعادة هيكلة الاقتصاد المصرى عبر تعظيم الاستفادة من امكاناته وموارده الطبيعية التى تميز بالندرة والكفاءة وغير متاحة لمنافسين فى المنطقة العربية أو العالم وفى مقدمة هذه المزايا النسبية الموغع الجغرافى ووجود شريان جديد بما يمثله من أهمية كبرى لحركة التجارة والاقتصاد العالمى

وأن هذا المشروع يعد إعادة اكتشاف لأهمية الموقع الجغرافى لمصر وتحصل مصر على عائد يوازى أهمية موقعها الجغرافى الذى يتوسط حركة التجارة العلامية بين الشرق والغرب وتعد هذه القناة مشروعاً يجدد شباب مصر والاقتصاد المصرى .

والمشروع يفتح الباب مستقبلاً للاستفادة من الموقع الزمنى لمصر حيث تعد ساعات العمل الرسمية فى مصر حلقة ربط بين ساعات العمل فى منطقة الصين وشرق أسيا وساعات العمل الرسمية فى أوروبا والولايات المتحدة ويتيح هذا الموقع الزمنى إمكانية وصل ساعات العمل بين المؤسسات المالية والتجارية حول العالم على مدار اليوم وهى نقطة جوهرية لم ينتبه إليها أحد ، وتعظيم أهمية الموقع الاستراتيجي لمصر وإنشاء مناطق لوجستية حوله سوف يجتذب كبريات الشركات العالمية العاملة فى مجال النقل واللوجستيات

والتى ستجد نفسها مستفيدة من الفارق الزمنى بين الشرق والغرب كما أن العديد من الشركات الدولية المتخصصة فى هذا المجال سوف تأتى إلى مصر فى هذا المشروع لمعرفتها بأهمية الموقع الاستراتيجى لمصر ما يؤكد الجدوى الاقتصادية للمشروع .

تواجه مصر العديد من التحديات والمشكلات منها العالمى والإقليمى والمحلى تدفعها إلى الانغلاق وفقدان الميزة التنافسية لها ولما كان الاتجاه العالمى فى مراحل تدويل العمليات الاقتصادية وعولمة نظم التجارة سيتزايد بسببِ إزالة الموانع الاقتصادية كما أن قناة السويس تواجه تحديات ايضاً ترجع إلى المنافسة العالمية ومحاولة إسرائيل منافسة قناة السويس من خلال العديد من المشروعات التى تهدد قناة السويس وكذلك خفض تكاليف النقل ووسائل الاتصال وارتفاع النواتج القومية فى مجموعة الدول النامية ولا يمكن لقناة السويس أن تتلاحم مع هذه التحولات

إلا إذا أسهمت فى أنتاج مزايا جاذبة لعبور التجارة العالمية مثل كفاءة الخدمة ومنافسة الأسعار وتطبيق نظم إدارية وفنية ذات معايير عالمية والتجاوب المرن مع المتغيرات الاقتصادية والتحديات التقنية وتملك القناة أن تحقق مكاسب اقتصادية متصاعدة على مستويين الأول هو استمرار فى أداء دور الطريق التجارى الدولى الأوفر تكلفة والأقصر زمناً والأكثر كفاءة وأمان بما يسهم فى سرعة تدفقات التجارة والثانى هو خلق مناطق لوجستية ومجالات اقتصادية من حولها تتبادل التعاون والتنشيط الاقتصادى مع المجرى الملاحى وبما أن القناة تواجه منافسة من مشروعات وأنشطة بديلة فإن هذا يعد أقوى الحوافز لابتداع طرق جديدة لتلافى انعكاسات هذه المنافسات .

# الأهمية الاقتصادية لمحور قناة السويس :

تعد الأهمية الاقتصادية لشق هذه القناة مشروعاً قومياً عملاقاً ورائدا فى كافة جوانبه حيث تؤدى إلى حل لمشكلة البطالة وتوفير فرص عمل كثيرة تصل إلى مليون فرصة عمل والقضاء على مشكلة التكدس السكانى فى منطقة الوادى من خلال إنشاء مجموعة من المدن الجديدة مثل مدينة شرق بور سعيد – مدينة الاسماعيلية الجديدة – ضاحية الأمل – مدينة السويس الجديدة لإيواء العاملين بالمشروع والمشروعات الأخرى المصاحبة لإنشاء المشروع كما توفر المساحات اللازمة لإنشاء مناطق تخزين ومناطق التجارة الحرة بالإضافة إلى شبكة من الطرق الطولية والعرضية لربط قناة السويس بالمشروع وبما يساعد فى خطة تنمية سيناء

والبدء فى تنمية المنطقة جنوب سيناء واعتبار هذه المنطقة نواه خطة تنمية لها والاستحواذ على نسبة عالية من السفن الكبيرة للحاويات وناقلات البترول والتى لا تناسب الأعماق الحالية لقناة السويس خاصة فى ظل التطور الكبير فى بناء السفن العملاقة والتى تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح فى الوصول إلى مناطق تفريغها .

كذلك زيادة الوزن النسبى لحركة التجارة مابين دول جنوب شرق أسيا والصين وأوروبا وغرب أمريكا انتقال مراكز الإنتاج من اوروبا والولايات المتحدة إلى الصين والنمور الأسيوية فيما يتوقع أن يضيف المشروع الكثير من الدخل القومى بما يفوق عائدات قناة السويس وإقامة موانئ بحرية جديدة متكاملة الخدمات التى تحتاجها السفن العابرة من شحن وتفريغ وتموين وإمداد وإصلاحات

فضلاً عن إنشاء طريق برى مزدوج على جانبى القناة وربطه بالطرق العرضية التى تمر بشبه جزيرة سيناء وكذلك إقامة عدة مدن وتجمعات عمرانية على امتداد الجانب الغربى والشرقى للقناة واستصلاح الأراضى القابلة للزراعة وإقامة عدد من الأنشطة الاستخراجية للثروات المعدنية وإقامة العديد من المشروعات السياحية والتصنيعية القائمة على الموارد الطبيعية المتوفرة بالمنطقة مثل صناعة الأسمنت والجبس والسيراميك والتصنيع الزراعى .

إن تنفيذ مشروع محور قناة السويس الموازى للقناة يهدف إلى إحباط طموحات إسرائيل تجاه مصر وقناة السويس سحيث تواجه مصر وقناة السويس العديد من التحديات والمخاطر التى تهدد حركة الملاحة بالقناة ومنها خطط ومشروعات جديدة منافسة لقناة السويس منها الإقليمية ومنها الدولى على النحو التالى:

التفكير الاستراتيجي لإسرائيل فى الشرق الأوسط ووضع الخطط والمشاريع الجديدة لمنافسة قناة السويس بإقامة خمس مشاريع للربط بين البحر الأحمر والمتوسط تتنوع ما بين شق قناة بحرية وإقامة طرق برية وخطوط سكك حديد ومد أنابيب لنقل البترول من الخليج إلى أوروبا .

فيوجد مشروع أسرائيلى يتكون من خمسة مشروعات مكملة لبعضها تحاول إسرائيل من خلاله منافسة قناة السويس بخط السكة الحديد والذى أعلنت عن إقامته ليكون أوتوستراد ضخماً يمر موازياً لقناة السويس بإنشاء جسر برى يربط بين إيلات وأشدود وهو يتضمن مد خط حديدى لنقل البضائع الأسيوية من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط إلى أوروبا .

وشق قناة ملاحية عميقة ما بين مينائىِ إيلات على البحر الأحمر وأشدود على البحر المتوسط وسلسلة من الطرق البرية الحديثة وإنشاء المطارات المتطورة واستقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز من الخليج العربى ومن روسيا لتنتهى عند موانئ إسرائيلية على البحر المتوسط .

وتوصل الخبراء الإسرائيليين مؤخراً إلى البديل عن إنشاء قناة تربط البحر الأحمر بالمتوسط هو مد خطوط أنابيب من العراق لتركيا ومنها لإسرائيل كما كمان فى عهد الانتداب البريطانى على أن يصل لحيفا ليستفيد منه إسرائيل ففط .

- التكتلات الاقتصادية وزيادة معدلات التجارة البينية .
- توسيع قناة بنما

- افتتاح موانئ شرق الولايات المتحدة وكندا
- ممر مائى روسى فى القطب الشمالى
- خط سكة حديد فى سيبريا
- مشروع قطار ترانس سيبريا .

نصل هنا إلى مجموعة نتائج هامة منها :

أولاَ: إن الاهتمام بمحور قناة السويس لا تمثل لمصر قوة اقتصادية باعتبارها طاقة إنتاجية مولدة لعدة أنواع من الدخول المتنوعة القنوات والمجالات فحسب بل هى

وبذلك القدر من الأهمية تمثل قاعدة ومحوراً أساساً له أبعاده الاستراتيجية التى تضع مصر فى موازين الحسابات الدولية باعتبارها دولة تمتلك وزناً لوجستياً مؤثراً فى شبكة العلاقات والمصالح التى لا تكف عن التوسع والتعقد والتشابك ما بين الدول والتكتلات العالمية سواء فى شرق الكرة الأرضية أو غربها أو شمالها أو جنوبها ولكى تكتمل مكونات الصورة فإن القناة هى ضمانة استقرار واستمرار الكيان الحضارى والقطب العمرانى الممتد بحذائها والمحيط بها أو ما يعرف عادة بالظهير المباشر وبموجب هذه الحسابات فإن أى تراجع لأهمية قناة السويس سينعكس سلباً على أهمية الوزن الاستراتيجى لمصر دون محالة وبالتأكيد فإن المنطق العام لأكثر نفوذاً فى صياغة سيناريوهات ليس مستعداً لقبول هذه الفكرة التى تعد ضمن المحاذير الحافلة بتحديات وتهديدات لا قبل لنا بتحملها .

ثانياً : ودون ريب فإن محور قناة السويس الجديدة وتنمية سيناء هناك جهات متربصة تسعى لإحباط هذا المشروع رهباً من قوة مصر ورغباً فى إضعاف مصادر قوتها وركائز محورية أهميتها ومنها المشروعات العديدة التى تحاول إسرائيل إقامتها للتأثير الاستراتيجى على مصر ولضمان السيطرة الاقتصادية والتجارية على منطقة الشرق الأوسط .

إن الاهتمام بشق قناة مزدوجة لقناة السويس يؤدى إلى تنمية اقتصادية حقيقية كمشروع تنموى يجعل من سيناء منطقة جذي سكانى تحل مشكلة التكدس السكانى فى منطقة الوادى والدلتا وإعادة توزيع الخريطة السكانية لمصر ويقوم بذلك مشروع قاطر للتنمية فى مصر من خلال مجموعة المشروعات المتكاملة المحيطة بها .

ثالثاً : يمثل مشروع تنمية محور قناة السويس مشروعاً قومياً عملاقاً لا يكون بديلاً وأنما سيكون مكملاً ومتكاملاً معاً لخدمة الملاحة البحرية وتسهيل التجارة العالمية

# أهم مشروعات التنمية

# بمحور قناة السويس الجديدة

محور قناة السويس كمنطقة خدمة لوجستية :

يعتمد هنا المخطط العام للمشروع على ثلاثة مراكز رئيسية

- المنطقة A وتعتمد على تنمية مدينة بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد
- المنطقةٍ B تقوم على تنمية مدينة الاسماعيلية وضاحية الأمل مع وادى التكنولوجيا ومدينة الاسماعيلية الجديدة .
- المنطقة C تقوم على تنمية شمال غرب خليج السويس مع ميناء ومطار العين السخنة .

**المركز الأول (المنطقة A) :**




**تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة .**

# ميناء شرق بورسعيد :

يقع الميناء المدخل الشمالى الشرقى للتفريعة الشرقية لقناة السويس مما يعد موقعا مزيدا فريدا لتلاقى القارات الثلاثة و لحركة التجارة العالمية بين الشرق و الغرب و جذبا للسفن العابرة لقناة السويس

## مميزات الميناء

الموقع :- يتميز الميناء بمعدل انحراف صفر

المساحة :- يتميز الميناء بالمساحة الضخمة فهو اكبر من مساحة مدينة بورسعيد مع القابلية لـ لتوسع ليكون اكبر من مدينة بورسعيد مرة و نصف

- المساحة الحالية طبقا للقرار الجمهورى رقم 412 لسنة 2001 تبلغ 35.4 كم2

من المنتظر و طبقا للمخطط العام للميناء زيادة هذه المساحة لتصبح 57 كم2

- يوجد للميناء مخطط عام تم اعدادة بمعرفة مكتب استشارى عالمى

وتم الاعلان عنه عالميا فى مؤتمر صحفى بتشريف السيد الدكتور / رئيس مجلس الوزراء فى 2008/10/29

- يتكون المخطط العام من ثلاث مراحل يبدأ تنفيذها على الفور و تنتهى المرحلة الاولى منه خلال عام 2012 و المرحلة الثانية تنتهى خلال عام 2020 و المرحلة الثالثة خلال عام 2030
- تضم المرحلة الاولى انشاء عدد 8 محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ 8 كم
- تضم المرحلة الثانية انشاء عدد15 محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ 16 كم

- تضم المرحلة الثالثة انشاء عدد21 محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ 25 كم

- قد تم افتتاح المرحلة الاولى من الميناء و التى تضم محطة الحاويات الاولى التى تديرها شركة قناة السويس للحاويات (SCCT) و هى عبارة عن رصيف بطول 1200 متر بعمق 35 متر و ساحة حاويات بمساحة 600 الف متر 2 يوجد عليها المعدات التالية

أ- 12 ونش عملاق

ب- 37 ونش RTG للساحة

ج- 93 تريلا

د- 6ونش تستيف

وتدار المحطة باحدث وسائل الادارة التكنولوجيا

ويتم حالياً :

- استكمال المرحلة الثانية للمحطة الاولى بانشاء رصيف بطول **1200** متر و ساحة بمساحة **600** الف متر 2
- استكمال انشاء المرافق الاساسية و البنية التحتية للميناء ( طرق – مياه – صرف – كهرباء – اتصالات – الخ )
- تم توقيع عقد الامتياز بتاريخ 17 /2010/2 لمشروع تصميم و انشاء و ادارة و صيانة و تشغيل محطة الصب السائل رقم (1) بنظام (B.O.T) و تم صدور قرار رئيس مجلس الوزراء رقم **541** لسنة **2010** بمنح الالتزام لشركة سونكر لتموين السفن

# مشروع تنمية منطقة شرق بورسعيد

# ( شرق التفريعة سابقا)

**يتكون من الاتى :- الميناء المحورى بمساحة 35.4 كم2**

- **المنطقة الصناعية جنوب الميناء بمساحة 87.5 كم2**
- **المنطقة السياحية بمساحة 5 كم2**
- **المنطقة الادارية بمساحة 5 كم2**
- **المنطقة الزراعية بمساحة 50 الف فدان**

وتشمل أهم المشاريع إنشاء منطقة صناعية جنوب المنطقة الشرقية لبورسعيد بمساحة 208 ألف فدان وتلك المنطقة الصناعية تعتمد على صناعة ( عروق الصلب – الحديد الأسفنجى – تجميع وتصليح المعدات الثقيلة – سيارات النقل الكبيرة – مصانع للسيراميك والأدوات الصحية – مراكز خدمات صناعية – الصناعات الغذائية – تغليف المنتجات الزراعية )

كذلك تقام أنشطة بحرية هامة وذلك على طول ساحل البحر المتوسط شرق ميناء بورسعيد الحالى مثل : خدمات بحرية – تمويل المنتجات البحرية – مركز للبحوث والدراسات البحرية – صناعة القوارب واليخوت . وكذلك مناطق استصلاح زراعى ومزارع سمكية وانتاج أملاح ,

الأنشطة السياحية : حيث يتميز الساحل الشمالى لمدينة شرق بورسعيد الجديدة بمناظر طبيعية خلابة تساعد على جذب السائحين وبالتالى سيتم إنشاء إسكان سياحى وفندقى – مناطق ترفيهية – أنشطة رياضية عالمية .

كذلك سيتمِ إنشاء منطقة حرة فى منطقة قناة السويس تجاه بورسعيد وتختص بالاستيراد والتصدير والتصنيع والتجميع والتغليف والتوزيع والتخزين والشحن وكذلك المعالجة .

مدينة شرق بورسعيد وسوف تقام على مساحة 357 ألف فدان وتلك المدينة تعتبر امتدادا عمرانياً لجذب السكان والعاملين فى منطقة محور قناة السويس وتساهم فى حل المشكلة السكانية التى تعانى منها مصر وتمتد شرق ميناء بورسعيد

كذلك سيتم إنشاء **Harbour Office Park**

وذلك كمقار للشركات العالمية وخدمات ذات مستوى عالمى وإسكان إدارى عالمى ومراكز تجارية وإسكان سياحى متميز .وتقع تلك المنطقة شرق ميناء بورسعيد الحالى مباشرة .

# تطوير ميناء غرب بورسعيد و بعد الامن القومي

بورسعيد لتداول الحاويات تستقبل باخرتين من الجيل العاشر بإنتهاء المرحلة الاولى من اعمال صيانة رصيف حاويات ميناء غرب و تعميق المجرى الملاحي بطول ٣٥٠ متر

حيث ترتكت السفينه cma cgm ivan houe و التي يبلغ طولها ٣٥٠ متر و عرض الباخره ٤٢ متر و عمق ١٣,٧ ، حولتها ٩٦٥٨ حاويه لتقوم بتداول ١٥٧٦ حاويه

كما استقبل الرصيف في ١٠ ابريل ان يطلب دخول الباخره cscl asia التابعه للخط الملاحي china shipping البالغ طولها ٣٣٤ متر و عرضها ٤٣ متر و عمق ١٤,٥ متر إجراء عمليات التفريغ و الشحن ٢٢٩١ حاوية

و لنتعرف على ميناء غرب بورسعيد عن قرب

هو الميناء الوحيد تقريباً في حوض البحر المتوسط و الشرق الاوسط الذي لا يتأثر العمل فيه بالظروف الجويه و النوات بسبب موقعه الاستراتيجي المتميز

فهو يعتمد في تشغيله على الطاقة البشرية و يعمل بأقل الامكانيات بالمقارنة بالمواني الاخرى المجاوره و المنافسه

رغم ذلك فقد حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات الحاصله على حق استغلال رصيف الحاويات خلال عام ٢٠٠٧ معدل تداول بلغ مليون حاويه ، وهي شركة وطنية تابعة للدوله ، خاضعة لقانون الاستثمار ، و هي احدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري

وقد حققت الشركة خلال عام ٢٠١٣ صافي ربح للدولة ٢٢٠ مليون جنيه و من المنتظر ان يحقق هذا العام ايرادات تصل إلى ٤٨٠ مليون رغم العمل بثلثي طاقته فقط بسبب اعمال تعميق المجرى الملاحي و صيانة الرصيف

هذا الميناء له اهمية كبيرة لمصر سواء من امن قومي حيث ميناء غرب بورسعيد استطاع توفير احتياجات مصر من القمح عن طريق وحدة الشفاطات التي لم تتوقف عن العمل خلال ثورة ٢٥ يناير و تم نقل القمح بسيارات القوات المسلحة

و اهمية اجتماعية حيث أن شركة بورسعيد لتداول الحاويات يعمل بها ٢٢٠٠ موظف عماله مباشرة ، و يستفيد اكثر من ١٥٠٠٠ عامل بها في شكل عماله غير مباشرة سواء نقل او عمالة تحميل و مستخلصين

إلا أن ميناء غرب بورسعيد يواجه ازمة كبيره ليست بجديده و لكنها مستمره و متصاعده تتمثل في اهمال الدولة الاسراع في تطوير هذا الميناء الهام ليصبح ميناء محوري في حوض البحر المتوسط و الشرق الاوسط في تداول الحاويات

وتقديم خدمات لوجستية ، هذا الاهمال من الحكومات المتعاقبه و هو بالتأكيد يصب في صالح ميناء شرق بورسعيد الذي تديره الشركة الدنماركية و التي من صالحها و صالح مواني اشدود و حيفا في اسرائيل أن يظل هذا الميناء الوطني على حاله او يسوء ليغلق ابوابه و تشرد العماله المستفيده منه ، و يضيع على الدوله احد مصادر دخلها القومي

ولعل اكبر مساعد على عدم تطوير هذا الميناء هي هيئة ميناء بورسعيد و التي يسير المسئولين فيها عكس الاتجاه رغم انها مشارك في رأس مال شركة بورسعيد لتداول الحاويات بنسبة ٣٨٪ إلا أن قراراتها دائما عكسية في غير صالح الشركة الوطنيه

و من ابرز هذه القرارات تخصيص عدد من المخازن داخل نطاق الميناء لما سمي "المنطقه الحره المصرية الليبية" و الغير واضح نشاطها إلا أن وجود هذه المخازن بغير جدوى داخل الميناء يعطل عمليات التطوير و ضم اراضي إلى الشركة الوطنية لتستخدم في تخزين الحاويت

خاصتاً و أن القوات المسلحة خصصت للشركة ارض لتستفيد بها في عمليات تخزين الحاويات في ١٦ مارس الماضي مساحتها ١٧٢ الف متر مربع ليصبح المساحه الكلية ٥٧٢ الف متر مربع تصلح لتخزين مليون ونصف مليون حاويه سنوياً ، الا انها مساحات متقطعه يفصلها عن بعضها مخازن تابعه لمستثمرين تستخدم في تخزين الرخام او ثلاجات او مخازن غير مستخدمه او شركة الحبال الموجده داخل الميناء ،

وما تقوم به هيئة ميناء بورسعيد بتخصيص مخازن و اراضي داخل الميناء لمستثمرين محليين و اجانب تعوق العمل بمحطة الحاويات بدل من تخصيصها للشركة صاحبة الانتفاع بالميناء لترفع بها كفاءة العمل و التخزين و تداول الحاويات

غير أن شركة بورسعيد لتداول الحاويات انتهى ترخيص عملها بالميناء في نوفمبر ٢٠١٣ و لم يتم تجديد تراخيصها حتى الان مع هيئة ميناء بورسعيد صاحبت حق اصدار مثل تلك التراخيص ، ولا نعلم اسباب واضحه لهذا التعطيل ، رغم انه مفترض ان تكون المصلحة الوطنية واحده

ان ميناء غرب بورسعيد كل ما يحتاجه هو تفعيل قرارات للتطوير ، و في حالة منحه الامكانيات للتطوير يمكن خلال عامين على اقصى تقدير ان يكون جاهز للعمل بكفاءة محققاً اعلى معدلات تداول حاويات و منافس قوي لمواني المنطقه ،

حيث تبدأ بالفعل اعمال المرحلة الثانية من صيانة الرصيف بطول ٣٥٠ متر و تستغرق العمليه ثمانية اشهر ، و لا تحتاج لتوقف الميناء عن العمل و استمراره في تحقيق المستهدف

الامر فقط يحتاج قرارات لتسخير كافة الامكانيات لتطوير هذا الميناء بنقل رصيف البترول إلى منطقة شرق ليستفيد منه في تداول الحاويات ، و وقف تخصيص المخازن لجهات و مستثمرين لتستفيد منها الشركة ، التي تعمل على اللحاق بركب التطور في تجارة الحاويات ليعم الخير علينا جميعاً ، بدل من أن يظل المستثمرين الاجانب مستفيدين من خير مصر و معطلين لاي مسيرة تنميه مستغلين تشابك المصالح بينهم و بين بعض المسئولين في الدوله

خصوصاً ان المواني جزء لا يتجزأ من الامن القومي المصري ، و لنا في الولايات المتحده الامريكية اكبر دولة ليبرالية رأسمالية عبره ففي عام ٢٠٠٦ قامت شركة موانئ دبي العالمية بشراء شركة بي أند أو بقيمة 6,85 مليارات دولار ، و التي تدير ستة مواني في الولايات المتحدة بينها ميناء نيويورك ونيوأورلينز. و قوبلت هذه الصفقة بإعتراضات شعبية و صوتت لجنة المخصصات في مجلس النواب بفارق 62 صوتا مقابل صوتين لصالح تعديل في قرار يعطل صفقة شراء الموانئ. إلى أن قامت شركة مواني دبي بإصدار بيان انه "بسبب العلاقات القوية بين الامارات العربية المتحدة والولايات المتحدة وللحفاظ على تلك العلاقات، قررت موانيء دبي العالمية نقل عمليات شركة بي آند أو في الولايات المتحدة وأميركا الشمالية بشكل كامل إلى جهة أميركية

". و بهذا احتفظت الشركة الاماراتيه بملكية الموانى إلا انها تنازلت عن حق الادارة إلى جهه امريكيه ، كحل وسط لانهاء الصفقة التي اثارت ضجة عالمية وقتها.

فلماذا تقبل مصر أن تكون موانيها مستباحه للمستثمرين خصوصا الواقعه على قناة السويس المدخل الشرقي لمصر ، و تتعرض الموانى الوطنية إلى مؤامرات لبيعها او اغلاقها.

و نختتم بقيمة هذا الميناء و ضرورة اتخاذ خطوات جاده نحو تطويره و الذي يؤدي إلى:

١ -يرفع من تصنيفه في الموانى العالمية و زيادة حصته في التداول العالمي لتجارة الحاويات

٢ -يزيد من فرص العمل المباشره و الغير مباشره لتحل مشكلة البطالة التي يعاني منها المجتمع البورسعيدي على وجه الخصوص و المصري عموماً

٣ -تحقيق عائد اكبر من الدخل القومي للإرتقاء بإقتصاد مصر و رفع مستوى الدخل للفرد

# المشروعات الاستثمارية بهيئة ميناء بورسعيد

المشروعات العاجلة

ميناء شرق بورسعيد :

انشاء وتشغيل وادارة محطة متعددة الاغراض رقم 1 بالمرحلة الاولى

- محطة صب زراعى
- انشاء مراكز لوجستية

ميناء غرب بورسعيد :

- تطوير وتشغيل وادارة محطة كروز سياحية للسفن السياحية العملاقة المشروعات متوسطة الأجل

**ميناء شرق بورسعيد:**

- **إنشاء ساحات تخزين وصوامع**
- **إنشاء المرحلة الثانية من أرصفة الحاويات**
- **انشاء وتشغيل وادارة محطة متعددة الاغراض رقم 1 بالمرحلة الثانية**

**ميناء غرب بورسعيد:**

- **إنشاء محطة لتصدير الحصلات الزراعية**
- **إقامة ورش لإصلاح السفن**
- **تطوير أرصفة الميناء**

- تطوير الظهير الخلفى للميناء

المشروعات المستقبلية

- ميناء شرق بورسعيد:

- انشاء ارصفة حاويات

- انشاء ارصفة رورو

# مشروعات تنمية المنطقة B مدينة الإسماعيلية لربط شرق وغرب القناة

المنطقة الثانية (المنطقة B) : وتهتم التنمية فى تلك المنطقة بتنمية مدينة الاسماعيلية تمتثلة فى إنشاء مدن سكنية جديدة بمدينة الاسماعيلية ، حيث تضم مدينة الاسماعيلية الجديدة ونفق قناة السويس وضاحية الامل الجديدة ومدينة فيديكو والتي ستمثل نقلة نوعية مهمة في تاريخ المحافظة وان المخطط يعد البداية الحقيقية لتخطيط الاسماعيلية علي أسس علمية وبمشاركة واسعة من الحكومة لدعم مسيرة التنمية الشاملة شرق وغرب قناة السويس خلال الـ 50 عاما المقبلة علي أسس تراعي عدم ظهور أي بؤر للعشوائيات في هذه المناطق .

## مدينة الإسماعيلية الجديدة

وأنه من المخطط ان تظل الاسماعيلية المدينة الاولي في الحفاظ علي البيئة موضحا ان الاسماعيلية لديها القدرة علي التنافس علي مستوي التخطيط القومي كما انها تمتلك فرصا هائلة للاستثمار شرق وغرب القناة وقال إن الدراسات تؤكد وجود فرص هائلة للاستثمار في هذه المناطق ووصول سكان مدينة الاسماعيلية الجديدة الي مليون نسمة خلال 30 عاما وأضاف ان الاسماعيلية الجديدة ستكون امتدادا

للعاصمة الغربية للمحافظة وستشكل مع مدينة فيديكو ومدينة الأمل مثلثا اقتصاديا وعمرانيا وبيئيا قويا مع مراعاة التكامل بين هذه المشروعات ومشروعات شرق التفريعة ببورسعيد .

إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس، من المخطط أن ينتهى المشروع فى أغسطس 2015 تنفيذا لتكليف الرئيس"، خلال شهر ديسمبر 2014 تقوم المراكز العلمية بدراسات التربة والمجسات الأرضية وتجهيز مناطق الإنشاءات وهذا المشروع يتم تنفيذه بناء على طلب المشير عبد الفتاح السيسى، رئيس الجمهورية، على أن يتم إنهاء مشروع إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة فى يوم 8 أغسطس 2015، مع بدء مرور السفن فى قناة السويس الجديدة .

أن المدينة تقام على مساحة 2157 فدانًا بطول 11,3 كيلو متر بين مسارى المجرى الملاحى لقناة السويس، ويتضمن مشروع المدينة إقامة 57 ألفًا و54 وحدة سكنية و620 فيلا شبه منفصلة و373 فيلا منفصلة، مرفقة بمنشآت خدمية صحية واجتماعية ونادٍ رياضى للقوات المسلحة .وتخدم المدينة حجم العمالة المتوقعة فى مشروعات تنمية قناة السويس، وظهيرا مدنيا لتوسعات محافظة الإسماعيلية والمحافظات المجاورة .

إن "معدات الشركات العاملة فى حفر قناة السويس، ستنتقل بين مراحل الحفر بعد إنهاء المرحلة الأولى من حفر قناة السويس الجديدة، وتويع التفريعات الغربية، بعدها تخطيط البنية التحتية لمدينة الإسماعيلية الجديدة"

.فيما أنجزت الهيئة الهندسية للقوات المسلحة حفر 142 مليون متر مكعب بما يوازى 78,8% من مهمة العمل الأولى فى مشروع حفر قناة السويس الجديدة .

وأكد رئيس أركان الهيئة الهندسية: "وصلنا إلى إنجاز حفر 142 مليون متر مكعب خلال أربعة أشهر من مهمة الحفر"، وأن عدد الشركات ارتفع إلى 83 شركة تشارك فى أعمال الحفر، بعدما بدأت شركة جديدة فى توسيع تفريعة البلاح الغربية .

أن "الشركة الجديدة بدأت فى أعمال توسيع وتعميق تفريعة البلاح ليصل عرضها إلى 301 متر بعدما كانت 250 مترا، ويصل عمقها إلى 66 قدما،

وقد تم وضع تخطيط إنشاء النادى الاجتماعى بمدينة الإسماعيلية الجديدة – تخطيط لنماذج الخدمات بالأحياء السكنية – رسم تخطيطى لمدينة الإسماعيلية الجديدة – رسم لتخطيط تفصيلى لحى سكنى بمدينة الإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس – عرض مخطط الوحدات السكنية بالإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس – نموذج الوحدات السكنية بمدينة الإسماعيلية الجديدة نموذج .

**نفق الإسماعيلية أسفل القناة :**

وكذلك سيتم اقامة نفق اسفل القناة حيث تجري المفاضلة بين موقعين الاول في شمال الحيز العمراني للمدينة بالقرب من كوبري الفردان للاستفادة من ضيق الممر الملاحي في هذه المنطقة ولسهولة الربط المباشر بين الاسماعيلية الجديدة والقديمة

والثاني في جنوب المدينة في اتجاه بحيرة التمساح علي محور الطريق الاقليمي الاسماعيلية العوجة .

كما يتضمن المخطط العام لمدينة الاسماعيلية الجديدة علي مساحة 130 ألف فدان اقامة الصناعات العالية التقنية غير الملوثة للبيئة والتي تتكامل مع الصناعات في مشروع وادي التكنولوجيا لتتواءم مع المشروعات البحثية والتعليمية شرق القناة بالاضافة الي الانشطة الرياضية والسكنية والثقافية والسياحية .واقترح المخطط اقامة واحات اقتصادية متوازية تضم محورا يربط المدينة ووادي التكنولوجيا بعدد من الواحات التي يمكن تنميتها مرحليا .

## ضاحية الأمل

كذلك المخطط العام لمدينة الامل الجديدة والتي تقع علي مساحة 5050 فدانا شمال الاسماعيلية وتمتلك كل المقومات لاقامة مجتمع عمراني جديد , كما تناول المخطط استعراض مشروع أرض فيديكو والذي يبدأ بمساحة 800 فدان كمرحلة أولي حيث من المخطط ان تكون اكبر مدينة صديقة للبيئة في العالم وتصل كثافة السكان فيها الي 30 فردا في الفدان الواحد

## الهدف من المشروع:

إقامة مجتمع عمرانيٌ يكون مثلثاً عمرانياً مع مدينة الإسماعيلية غرب القناة ومدينة الإسماعيلية الجديدة ووادى التكنولوجيا شرق القناة لتكوين كيان اقتصادى يلبى توجهات المخطط الاستراتيجى العام لمدينة الإسماعيلية 0

**الموقف التنفيذي للمشروع:**

**تم الموافقة على 240 مشروع بالمنطقة الصناعية بأبوخليفـــة ( منها 231 مشروعا بالمنطقة الجاري ترفيقها بالاضافة الى 9 مشروعات بالمنطقة غير المرفقة ) بتكلفة إستثمارية قدرها 8.2 مليار جنية توفر 41448 فرصة عمل 0**

**تقع ضاحية الأمل على الطريق الإقليمي القاهرة / بورسعيد ويحدها من الجهة الشرقية المجرى الملاحي لقناة السويس أمام جزيرة البلاح على بعد 15 كم شمال مدينة الإسماعيلية ، 130 كم من مدينة القاهرة ، 65 كم من ميناء بورسعيد ، 10 كم من كوبري السلام0 مما يجعلها من المناطق المتميزة جغرافياً 0**

تم الموافقة المبدئية على مساحة 50 فدان لجهاز تنمية التجارة الداخلية لإقامة مركز تجاري بنظام المطور التجاري بناء على طلب وزارة التموين والتجارة الداخلية 0

جارى انشاء مجزر آلي على مسطح 5000 م2 ضمن مساحة 30 فدان غابة شجرية.

الفرص المتاحة للاستثمار بضاحية الأمل

123 فدان منطقة سكنيـة

283 فدان منطقة سياحيـة

85 فدان منطقة لوجيستية

1210 فدان منطقة صناعية

500 فدان منطقة خدمات

المتاح الإجمالي 1660 فدان والاراضى غير مرفقة

مصرح بجميع انواع الانشطة الصناعية والسكنية والسياحية والخدمية بما لا يخالف قانون البيئة.

## افتتاح صومعة للغلال بدمياط وربطها بضاحية الأمل

باستثمارات 204 ملايين جنيه ضمن المنحة الإماراتية

بعد توقيع كل من الدكتور خالد حنفى، وزير التموين والتجارة الداخلية، واللواء أحمد بهاء الدين القصاص محافظ الإسماعيلية بروتوكول تعاون مشترك بين المحافظة وجهاز تنمية التجارة الداخلية التابع لوزارة التموين، لاقامة منطقة خدمات لوجيستية جديدة على مساحة 50 فداناً بضاحية الأمل الجديدة التابعة لمدينة القنطرة غرب.وتشمل المنطقة اللوجيستية الجديدة إقامة مناطق لتخزين الحاصلات والمنتجات الزراعية وجميع السلع الغذائية وإقامة عدد من المراكز التجارية بالمنطقة.

إن مساحة الصومعة 18 ألف متر، وتكلفة إنشائها 204 ملايين جنيه ممولة من دولة الامارات، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 70 ألف طن سنويا.

انها تعد امتداداً للصومعة الحالية الموجودة بالميناء والتى تعمل بطاقة تخزينية 100 ألف طن، وتأتى ضمن السياسة العامة للدولة لدعم رغيف الخبز وتوفير مخزونه الاستراتيجي، .

و أنه سيتم إنشاء منطقة لوجيستية بجانب ميناء دمياط بطاقة تخزينية 500 ألف طن لتجميع وحفظ المنتجات وتداول الحبوب، ضمن المشروع القومى لإنشاء 10 مناطق لوجيستية فى محافظات الجمهورية.

واضاف سيتم ايضا إنشاء صومعة بسعة 200 ألف طن قمح على مساحة 27500 متر. مما يسهل عملية الشحن والتفريغ والنقل بالشاحنات إلى محافظات الجمهورية.

منطقة لوجستية : تمتد فى أقصى الشرق من مدينة الإسماعيلية الحالية وتكون مهمتها الاستيراد والتصدير والتصليح والتشغيل والتجميع والتوزيع والتخزين فى مستودعات وصيانة السفن وصناعة الحاويات .

## وادى التكنولوجيا:

صحراء قاحلة على بعد 15 كيلو مترا من المجرى الملاحي لقناة السويس، إلا أنها قد تتحول خلال السنوات القليلة المقبلة لواحدة من كبريات المناطق التكنولوجية بمنطقة الشرق الأوسط، "وادى التكنولوجيا" أرض صحراوية تحتل مئات من الأفدنة بين رمال سيناء الذهبية على الطريق الرئيسى "محور الإسماعيلية- العوجة"، أمام "تبة الشجرة" في الناحية الشرقية من المجرى الملاحي لقناة السويس.

فإن الوادي يعد من المحاور الرئيسية للمشروع القومي لتنمية سيناء، الذى ينظم الشكل الاقتصادي لشبه جزيرة سيناء، ويعد وادي التكنولوجيا أحد الأقطاب التنموية علي طريق "الإسماعيلية- العوجة".

**مخطط الوادي:**

وفقًا للمخطط لوادي التكنولوجيا سيكون مجتمعا عمرانيا شاملا يعتمد على الصناعات القائمة على التكنولوجيا، ما يقدم قيمة إضافية لاقتصاد مصر من جانبين، أحدهما ذو بعد قومي بتوطين المصريين في سيناء، والبعد الآخر اقتصادي، وهو إقامة مجتمع للصناعات عالية التقنية ينفرد بها الوادي عن غيره من المجتمعات الصناعية بمصر والمناطق المجاورة بالدول المحيطة، مثل صناعات الطاقة المتجددة والخلايات الشمسية والصناعات الطبية عالية التقنية والإلكترونيات وصناعات حماية البيئة والصناعات التكميلية.

تنقسم أراضي وادي التكنولوجيا لأربع مناطق رئيسية "عمرانية – صناعية – خدمية – مراكز أبحاث وجامعات"، وفقا لمدير الوادي فإن دراسة تنفيذ المشروع انتهت منذ عام 2000، إلا أنه كان يعتمد على مخصصات ضئيلة من الميزانية العامة للدولة ما تسبب في استغراق الكثير من الوقت لتجهيز البنية التحتية الخاصة به.

**المخصصات المالية لوادى التكنولوجيا**

إن المخصصات المالية للوادي كانت لا تتعدى 300 ألف جنيه سنويا في كثير من الأحيان، بينما لم تتعدَ 6 ملايين جنيه في أفضل حالتها قبل حلول 2011، إلا أن ثورة 25 يناير جعلت المسؤولين بالدولة يبدو اهتمامهم بإحياء المشروع بزيادة المخصصات المالية له،

**وبدأت الإعتمادات المالية ترتفع قيمتها بداية من 2011، حيث ارتفعت إلى 11 مليون جنيه خلال 2012 و25 مليون جنيه خلال 2014/2013.**

**أن المخطط العام المشروع يقوم على مساحة 16.5 ألف فدان تستحوذ المرحلة الأولى منه على 3.3 ألف فدان منها مرحلة عاجلة جارٍ تنفيذها حاليا على مساحة 215 فدانا، وتشمل المرحلة العاجلة إنشاء شبكة للمياه وأخرى للصرف الصحي، وكذلك شبكة طرق والبنية التحتية لشبكة الاتصالات، تم تأجير غالبيتهم ولم يتبق سوى 40 فدانا فقط.**

**فقد خصصت 25 مليون جنيه من قبل جهاز ترفيق المناطق الصناعية العام الجاري لاستكمال مخطط المرحلة العاجلة، وبذلك تنتهي ادارة الوادى من إنشاءات المرحلة العاجلة قبل نهاية العام2015**

مشروعات الوادي

وقد تم تخصيص أراض لـ22 مشروعا بالمرحلة العاجلة، تعمل في مجال الصناعات عالية التقنية، مثل الصناعات الإلكترونية والطاقة الجديدة والمتجددة اعتمادا على الرمال البيضاء التي تتمتع بها الأرض السيناوية، إضافة إلى بنكين "البنك الأهلي المصري- بنك مصر"، مشيرة إلي سعى الشركات المخصص لها أراضي لإنهاء التراخيص الخاصة بهم للبدأ في عمليات الإنشاء والبناء الخاصة بمشروعهم.

وسيتم اختيار للمشروعات المعتمدة على تقنيات عالية دون أن يكون لها تأثير سلبي على البيئة مستدلة بذلك على رفضها لإقامة مصنع لإنتاج السيراميك على مسحة 60 فدانا بسبب أضراره البيئية.

وهناك مشروعين قيد الدراسة حاليا من جانب إدارة وادي التكنولوجيا لحسم موقفهما من حيث تخصيص الأراضي ويعمل المشروعان بمجال الصناعات الإلكترونية، وينتظر أن يحسم أمرهما خلال شهر، سواء من قبولهما أو رفضهما، مشيرة إلى تحديد مدة 3 سنوات كحد أقصى لإنهاء المستثمر الأعمال الخاصة بمشروعه وإلا يتم سحب الأرض المخصصة له منه.

## سعر الأرض

يحصل المستثمر على الأراضي غير المرفقة بسعر 7.5 جنيه للمتر الواحد، و17 جنيها لمتر بالأراضي المرفقة، مقابل حق انتفاع سنوى لمدة 30 سنة قابلة للتجديد، وتتحدد المشاريع المقبول تخصيص أراضي لها وفقًا لدراسة الجدوى المقدمة لإدارة الوادي عن المشروع.

وتشترط الإدارة توضيح عدة نقط جوهرية بدراسة الجدوى، أهمها العمالة والطاقة الإنتاجية وخطوط الإنتاج والمواد الخام المستخدمة بالمشروع والخطط التوسعية المستقبلية للمشروع، وكذلك رأس المالن والجدول الزمني لتنفيذ المشروع واستخدامات الأرض المطلوبة.

أما الشق الأول من المرحلة الأولى للمشروع فمن المنتظر أن يقام على مساحة 200 فدان، على أن يبدأ تنفيذها خلال 2015، نبهت إلى تمتع سيناء بمورد طبيعي هام جداً يتم إهداره، وهو الرمال البيضاء، التي يتم تصديرها بـ8 دولار للطن الواحد، والتي تدخل في صناعة الخلايا الشمسية بكثير من الدول الأوروبية، وتعد مشروعات وادى التكنولوجيا خير استغلال لتلك الموارد بحيث يتم تصنيع الخلايا الشمسية محليا باستغلال توافر المواد الخام اللازمة للصناعة.

طالبت بإصدار قانون لمنع تصدير المواد الخام في حالتها الطبيعية وإلزام الشركات والمصانع بمعالجتها ولو بشكل أولي لتقدم قيمة مضافة للبلاد والاقتصاد المصري.

الخلايا الشمسية

وهناك تنسيق إدارة الوادي وهيئة الطاقة المتجددة لإقامة مشروعات خاصة بإنتاج وتصنيع الخلايات الشمسية و إستغلال المساحة الشاسعة للوادي لإقامة مزارع لتوليد الطاقة الكهربائية من خلال استخدام الطاقة الشمسية، خاصة أن مصر تقع فى نطاق حزام شمسي يعتبر من أعلى المناطق تركيزا من الطاقة الشمسية عالميا، مؤكدة عن دراسة المشروع من قبل هيئة الطاقة المتجددة.

من جانب آخر تم البدء في عمليات إنشاء أول تجمع سكني بالوادى، ومن المقرر الانتهاء منه بحلول 2015، على إجمالي مسطح 200 فدان بتمويل من وزارة الإسكان من ضمن مشروعات تنمية قرى الظهير الصحراوي لمحافظة الإسماعيلية، وتبلغ استثماراتها أكثر من 50 مليون جنيه،

مجهزة بخدمات كاملة "مطافئ – سنترال– مسجد– كنيسة– مركز طبي– هايبر ماركت"، ومن المنتظر أن تصل مساحة المنزل الواحد 100 متر بحديقة خلفية قابلة للتعلية دور ثاني، وذلك تحت إشراف جهاز تعمير سيناء، ومن المخطط أن تستمد المنطقة العمرانية طاقتها الكهربائية عبر الطاقة الشمسية.

وعن التعامل مع بدو سيناء، فقد أبدوا تعاونهم مع مسؤولي وادي التكنولوجيا، حيث يعمل عدد كبير منهم على حراسة وحفظ أمن الوادي والمبني الإدارى به، مقابل تثبيتهم بعقود رسمية ضمن العاملين بمشروع وادي التكنولوجيا.

إحياء مشروع وادي التكنولوجيا جانب هام ضمن تنمية محور قناة السويس وتم إدراجه بالفعل بالمخطط الخاص بالمشروع القومي لتنمية المحور، مشددة على دور حفر نفق أسفل قناة السويس فى تنمية الجانب الآخر من القناة وتفعيل دو الوادي بشكل أفضل.

# تنمية شمال غرب خليج السويس

# وميناء السخنة المنطقة C

**تتم تنمية تلك المنطقة بمساحة 46 الف فدان**

**المنطقة الصناعية**

هي منطقة صناعية متكاملة بالقنطرة شرق، شمال غرب خليج السويس، تطل علي طريق الشط/نويبع ومساحتها 910 فدان مقسمة علي 6 مراحل، الأولي 132 فدان وتم الإنتهاء من مرافقها بتكلفة 20 مليون جنيه مصري، والثانية 132 فدان أيضا و لم يبق من استكمال مرافقها سوي محطة الصرف الصحي بتكلفة 23 مليون جنيه مصري،

وتوجد بها 23 مشروعا صناعيا يعمل بكامل طاقته و56 مشروعا تحت الإنشاء وفي حالة التنفيذ الكامل لها سوف توفر 9386 فرصة عمل. كما تم طرح 69 قطعة أرض في القنطرة شرق لإقامة مشروعات صغيرة مساحة كل واحدة منها 400 متر، على أن تكون الأولوية لشباب الخريجين ، ومن أهم المشروعات الصناعية فى تلك المنطقة : الصناعات البتروكيماوية – مشروعات تموين السفن – الخدمات البحرية – تصنيع المعدات البحرية – معدات السلامةو الإنقاذ – تجميع أجهزة الحاسب الألى – صناعة وصيانة الحاويات – تصنيع الهياكل المعدنية – تجميع وتصنيع الأوناش العلوية – تعبئة وتغليف الأسماك.

## المنطقة الزراعية

يتضمن المشروع محورا أساسيا للإستزراع السمكي من خلال أحواض الترسيب شرق قناة السويس والتي تتمثل في 23 حوض ترسيب بطول 120 كم وعمق 3 إلى 5 كم تمتد من جنوب التفريعة حتى خليج السويس .يهدف المشروع إلى توفير منتجات غذائية آمنة وذات جودة عالية، وتنمية الثروة السمكية .كما سيتضمن المشروع إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة 2500 ميجاوات، واستصلاح 400 ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، واستصلاح 50 ألف فدان على مياه السيول بوديان البروك، واستصلاح 1.659 مليون فدان بسهل وادى العريش .

## المنطقة السياحية

تتضمن التنمية السياحية والعمرانية بالمشروع المنطقة بين العريش/الشيخ زويد، والمنطقة بين الطور/رأس محمد، وزيادة عدد القرى والمنتجعات السياحية بشرم الشيخ، وإقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/نويبع، وإقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نبق، بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/طابا .

## تطوير وتنمية ميناء الأدبية

| | |
|---|---|
| الطقس | الرياح شمالية إلى شمالية غربية |
| كثافة الماء النسبية | 1.04جم/سم$^3$ |
| موسم الأمطار | شتاء |
| مقدار المد والجزر (متر) | من 1.2 الى 2.1 متر |

**الإحداثيات**

| | |
|---|---|
| **Long** | **º32 29 / E** |
| **Lat** | **º29 52 / N** |

**خصائص طبيعية**

**وصف ومقومات الميناء**

**يقع على الشاطئ الغربى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى 17 كيلو متر من مدينة السويس ويتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالى 1840 متر وغاطس** يتراوح بين 27 42 – قدم .

| | |
|---|---|
| **المساحة المائية** | **158 كيلو كمتر مربع (158073000 متر مربع) (وهى مساحة مشتركة بين ميناء السويس – حوض البترول – الأدبية)** |
| **المساحة الأرضية** | **8 كيلو متر مربع (854000 متر مربع)** |

**الطاقة التصميمية القصوى (الإستعابية) 10.75 مليون طن سنويا بياناتها كالتالى:**

- بضائع عامة 3 مليون طن.
- صب جاف 3 مليون طن.
- غلال 3 مليون طن
- زيوت 850 الف طن
- ساعات العمل: 24 ساعة يوميا على ثلاث ورادى

## خصائص ملاحية

### منطقة الإقتراب

منطقة المخطاف الداخلى تنظمها هيئة قناة السويس ويتم استقبال السفن على المخطاف فى مناطق الإنتظار بالمخطاف الداخلى .

بيانات الإرشاد

الإرشاد بالميناء إجبارى ويتم بواسطة مرشدى ميناء السويس ومجهز للعمل ليلاً ونهاراً ومزود بالمساعدات الملاحية والإلكترونية الكافية للملاحة الآمنة 24 ساعة يوماً

بيانات القطر

تكلفة القطر 275 دولار أمريكى للسفن الأجنبية فى الساعة ، 175 جنيه مصرى للسفن المصرية فى الساعة لحد أدنى ثلاث ساعات.

خصائص الأرصفة

## إجماليات بيانات الأرصفة طبقا لأنواعها

| نوع الرصيف | العدد | أرقام الأرصفة التابعة | الطول(متر) | أقصى غاطس متدرجة(متر) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | من | الى |
| بضائع عامة | 1 | 3 | 150 | 11 | 11 |
| بضائع وصب جاف | 2 | 4, 5 | 435 | 12 | 12 |
| بضائع وسياحة | 4 | 6, 7, 8, 9 | 725 | 12 | 12 |
| الرصيف الحربى | 2 | 1, 2 | 530 | 9.5 | 9.5 |
| الإجمالى | 9 | | 1840 | | |

## مشروع المنظومة الالكترونية : (ميكنة الميناء والربط مع جميع مجتمع الميناء)

### المرحلة الأولى

**ميكنة نشاطات الميناء**

**تطوير كافة نشاطات الميناء الخاصة بالسفن و البضائع في حالتي الصادر و الوارد**

**و هذه النشاطات التالية :**

1- **حركة السفن و الإرشاد.**

2- **حركة البضائع والركاب.**

3- **الإيرادات.**

4- **التحكم في بوابات الميناء.**

5- **ربط الموازين الالكترونية بالنظام الآلي.**

المرحلة الثانية

ميكنة نشاطات الجهات الخارجية بمجتمع الميناء و الربط مع نظام الميناء:-

بعد انتهاء مرحلة إنشاء نظام إدارة الميناء الكترونيا سوف يتم تنفيذ تطبيقات الجهات الخارجية بمجتمع الميناء ثم ربطها مع نظام الميناء في المرحلة الثانية بالأنظمة الخارجية المرتبطة بنشاطات الميناء .

و تتضمن المرحلة الثانية الأعمال التالية

1- تنفيذ تطبيقات الجهات المتعاملة في مجتمع الميناء:

- أ- تطبيقات الجمارك.
- ب- تطبيقات هيئة الرقابة على الصادرات و الواردات.

- ج- تطبيقات التفتيش البحري / الجوازات /الشرطة / الحجر الصحي.

2- الربط مع الجهات المتعاملة في مجتمع الميناء

- الربط مع نظام مصلحة الجمارك.
- الربط مع نظام هيئة الرقابة على الصادرات و الواردات.
- الربط مع البنوك.
- تنفيذ نظام تبادل الرسائل الالكترونية الخاصة بالسفن و البضائع العامة.
- الربط مع بنك معلومات النقل البحري.

أما المرحلة الثانية فستهدف إلى استخراج الفواتير الاليه و دفعها مباشرة فى البنك عن بعد مما ينعكس مباشرة على الإجراءات اللازمة لخروج البضائع إلى السفينة

**خصائص طبيعية**

**الطقس الرياح شمالية الى شمالية غربية**

**كثافة الماء النسبية 1.04 جم/سم2**

**موسم الأمطار شتاءاً**

**مقدار المد والجزر من 1.2 إلى 2.1 متر**

**مقومات خاصة بالميناء**

**المساحة المائية 158073000 متر مربع (وهى مساحة مشتركة بين ميناء السويس – حوض البترول – الأدبية)المساحة الأرضية 854000 متر مربع**

**الطاقة التصميمية القصوى (الإستعابية)**

**7.93 مليون طن سنوياً:**

**بضائع عامة 5.13 مليون طن**

**صب جاف 2.8 مليون طن**

**ساعات العمل 24 ساعة يومياً على ثلاث ورادى.**

**خصائص ملاحية**

**منطقة الإقتراب**

**منطقة المخطاف الداخلى تنظمها هيئة قناة السويس ويتم استقبال السفن على المخطاف فى مناطق الإنتظار بالمخطاف الداخلى.**

**مقومات تداول البضائع**

**الساحات والمخازن**

**متوفر بالميناء عدد 2 مخزن أحدهما مسقوف والآخر مكشوف وعدد 10 ساحات ومخازن للغلال بطاقة 10 آلاف طن وجارى بناء مخزن بطاقة 30 ألف طن.**

**معدات الميناء**

**يوجد بالميناء المشروع الآلى لتفريغ الغلال التابع لشركة السويس للشحن والتفريغ الآلى ويتكون من عدد 2 شفاط بطاقة 100 طن / ساعة ويتم استخدام شفاطات صغيرة تبلغ 22 شفاط بطاقة 25 طن / ساعة.**

أساليب نقل البضائع

المنافذ البرية

طريق برى الذى يصل بين السويس والقاهرة ومنها إلى جميع أنحاء الجمهورية.

الطريق البرى الساحلى بين السويس – بورسعيد.

كذلك السويس – الطريق الساحلى الجنوبى.

خط سكك حديدية مرتبط بشبكة الجمهورية.

المنافذ الجوية

أقرب ميناء جوى هو مطار القاهرة الجوى على بعد 135 كم.

الخدمات والتسهيلات بالميناء

الإمداد والتموين

| | |
|---|---|
| المياه العذبة | وقود تشغيل |
| وقود خفيف | وقود ثقيل |
| تغير طاقم | إصلاح سفن |
| سولار | ديزل |
| قطع غيار | استقبال مياه متسخة |
| مواد غذائية | التبخير |
| القطر والإرشاد | سفن تموين |

# الأهمية الاقتصادية

# لتنمية إقليم قناة السويس

جاء المشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

ومن الناحية الاقتصادية فإن الجيش المصري التزم بالموعد المحدد للانتهاء من حفر المشروع خلال عام، وهذا الالتزام يتجسد على أرض الواقع من خلال توريد ما يقرب من 5 آلاف من المعدات والمركبات الثقيلة المعدة للحفر والشاحنات، وتم توقيع اتفاقيات مع حوالي 50 شركة مصرية للوصول إلى نسبة حفر مليون كيلومتر مربع يوميا، وتابع: "لكن ظهور المياه الجوفية سوف يصعب من أعمال الحفر،

وستزيد تكلفة المشروع نحو 20 % من النسبة المالية التي حددتها الحكومة التي تقدر بأكثر من 8 مليارات دولار، ويوضح أن الحكومة تعدد الفوائد الاقتصادية للمشروع، ولكن التوقعات العالية من عائدات سريعة قد لا تكون قابلة للتحقيق في المستقبل القريب، خاصة وأن المياه الجوفية ستزيد من الضغط المالي على الشركات العاملة، وعلى قدرة الاقتصاد في تحمل هذه المخاطر الاقتصادية"، واصفا التدفق المالي الذي تتوقعه الحكومة عقب افتتاح الممر الملاحي الجديد بأنه غير دقيق، نظراً لأن الأمر مرتبط بعدد السفن التي تمر عبر قناة السويس، ففي الأوقات الطبيعية تزيد حركة التجارة العالمية بنسبة 2 إلى 3 % على الأكثر، بينما في فترات الركود تقل هذه النسبة كثيرا، وهو الأمر الذي يثير المخاوف بشأن تحقيق الأرقام والعائدات المطلوبة، لكن هذا لا يمنع أن المشروع سيدر دخلاً إضافيا للدولة.

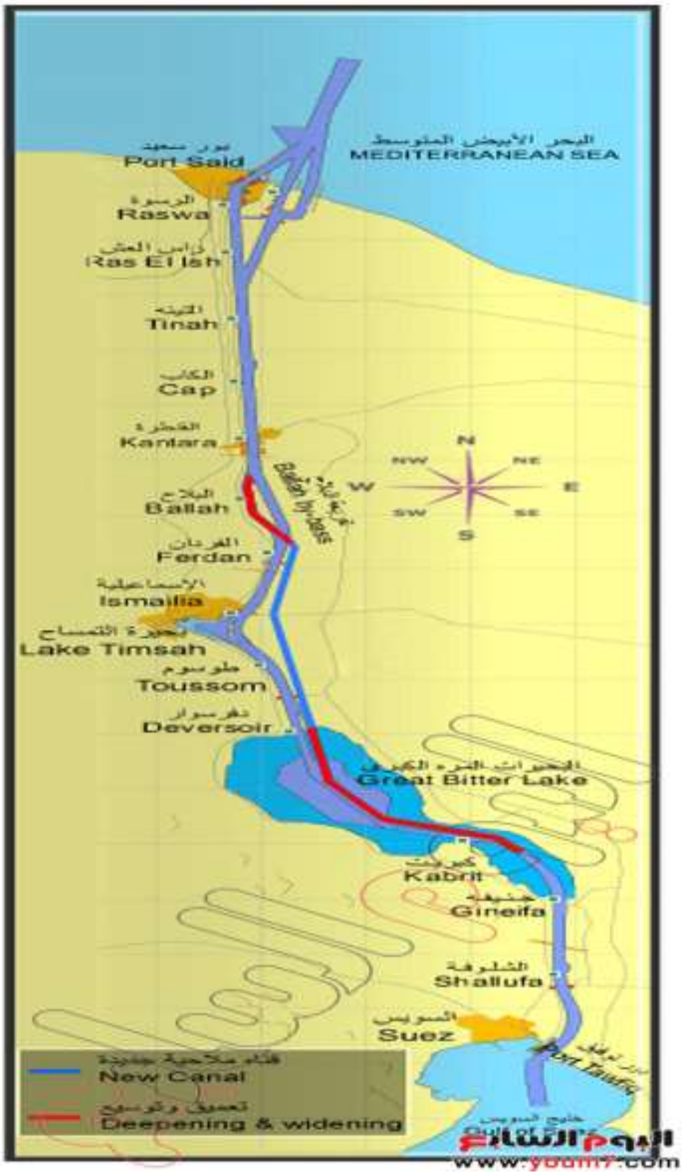
وهناك اختلاف من الخبراء فى الرأى فى ظهور المياه الجوفية أمر متوقع لقربها من الممر المائي القائم حاليا، وقلل من أهمية وجود تحديات صعبة تواجه أعمال ا لحفر، نظرا لأن الهيئة الهندسية بالقوات المسلحة قامت بدراسة جدوى للمشروع، وللمنطقة التي يتم تنفيذ أعمال الحفر بها حاليا، خاصة وأن "المشروع لا يتحمل التجربة أو وجود أخطاء، أو إعادة الحفر في أماكن أخرى، لأننا وقتها سنصبح أضحوكة العالم"، ويوضح أن المنطق يؤكد أن ظهور المياه الجوفية مؤشر على سير العمل بشكل صحيح، فكلما شرع الإنسان في الحفر العميق كلما زاد منسوب المياه الجوفية، كما أن تكلفة المشروع معدة طبقا للحفر الجاف وأعمال التكريك التي تحدث في حالة ظهور مياه جوفية،

لأنها تحتاج تقنيات ومعدات متخصصة لسحب المياه ومواصلة الحفر، وهذه الأمور ضمن دراسة جدوى المشروع.

أن مصر تحتاج إلى تنويع الاقتصاد وتوسيع قاعدة الإيرادات للدولة، ومع ذلك هناك تحديات رئيسية في مشروع قناة السويس، أبرزها الإطار الزمني المتوقع، الذي من المتوقع أن يتخطى حاجز العام بعد ظهور المياه الجوفية بكثافة، والتي ستتضاعف كمية ظهورها كلما زاد العمق، وأيضا يوجد تحدي التمويل، وبالنسبة لمشروع بهذا الحجم، لابد من وجود احتياجات مالية كبيرة، مع إمكانية التمويل الدولي، ويظل التحدي الثالث وهو التنفيذ، ومشروع بهذا الحجم يتطلب إدارة متقدمة للغاية من الناحية اللوجستية وعمليات الرصد،

ويؤكد أن الحكومة المصرية عليها أن تعمل بمعدلات سريعة لدوران عجلة الاقتصاد، من خلال النظر في مشاريع كثيفة العمالة وجذب استثمارات أجنبية، مع إعادة النظر في الإطار القانوني القائم وتعديل قوانين الاستثمار

، لأنه من غير المنطقي أن تظل قناة السويس مصدرا وحيدا لإيرادات العملات الأجنبية في البلاد، في ظل ضعف إيرادات السياحة وتحويلات المصريين في الخارج.


MEDITERRANEAN SEA
Port Said
Raswa
Ras El Ish
Tinah
Cap
Kantara
Ballah by-pass
Ballah
Ferdan
Ismailia
Lake Timsah
Toussom
Deversoir
Great Bitter Lake
Kabrit
Gineifa
Shallufa
Suez
Port Tawfiq
New Canal
Deepening & widening
www.youm7.com
N
NW
NE
W
E
SW
SE
S

# فهرس